

Prop. 157 S

(2009–2010)

Proposisjon til Stortinget (forslag til stortingsvedtak)

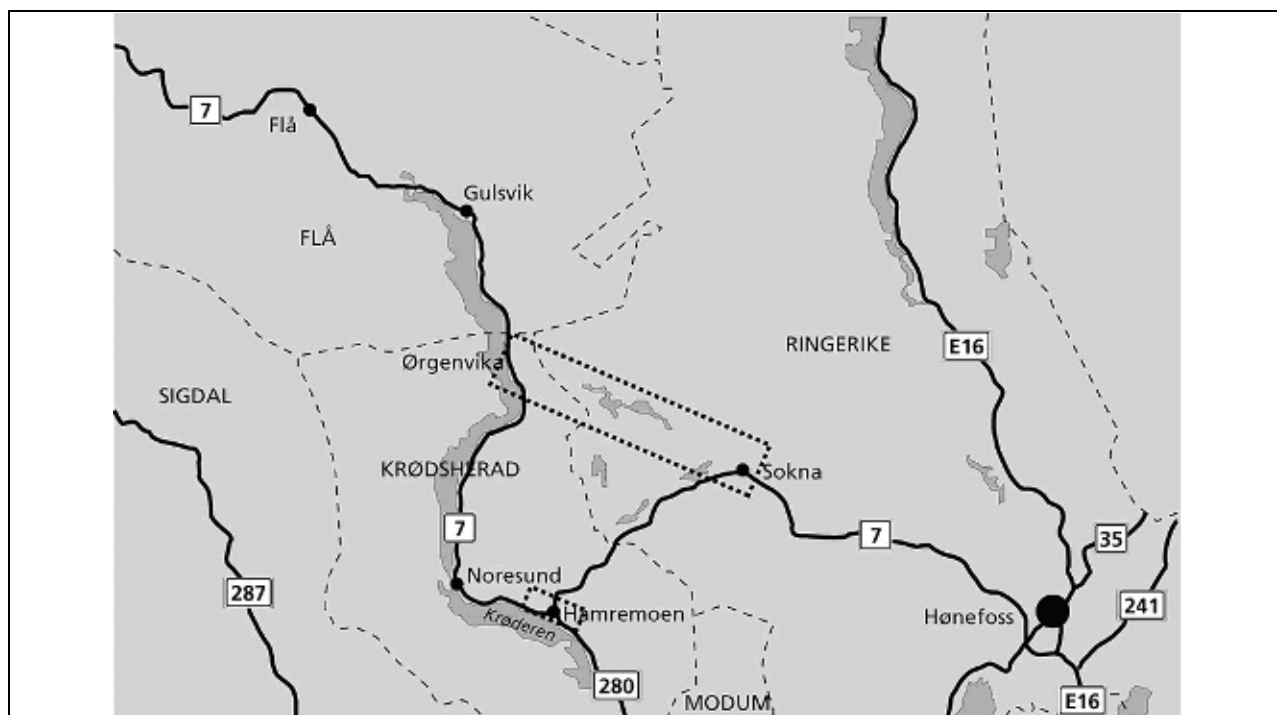
Finansiering og utbygging av rv 7 på strekninga Sokna – Ørgenvika i Buskerud fylke

*Tilråding frå Samferdselsdepartementet av 25. juni 2010,
godkjend i statsråd same dagen.
(Regjeringa Stoltenberg II)*

1 Innleiing

Samferdselsdepartementet legg i denne proposisjonen fram forslag om finansiering og utbygging

av ny rv 7 mellom Sokna og Ørgenvika i Buskerud fylke. Ny trasé reduserer avstanden mellom Oslo/Hønefossområdet og Hallingdal/Vestlandet med 20 km, sjå kartutsnitt i figur 1.1.



Figur 1.1 Oversikt over planområdet.

Kilde: Statens vegvesen

Prosjektet er omtala i St.meld. nr. 16 (2008-2009) Nasjonal transportplan 2010-2019 side 242. Her er det lagt til grunn utbygging av rv 7 Sokna – Ørgenvika som eit delvis bompengefinansiert prosjekt med oppstart i planperioden 2010-2013 og fullføring i siste seksårsperiode. I samsvar med lokale vedtak legg Samferdselsdepartementet opp til ei forsering av prosjektet, med anleggsstart hausten 2011 og opning hausten 2014.

2 Omtale av utbygginga

2.1 Dagens situasjon og prosjektomtale

Rv 7 utgjer saman med rv 52 Gol – Borlaug og rv 50 Hol – Aurland eit viktig vegsamband mellom Osloregionen og Vestlandet, med eit stort innslag av nyttetraffikk. Hallingdal er i tillegg eit viktig turist- og hytteområde, dit dei fleste tilreisande kjem med bil.

Dagens veg mellom Sokna og Ørgenvika er 37,5 km og går i ein boge via Noresund og Krøderen. Årsdøgntrafikken varierer mellom 3500 og 5000 køyretøy. Vel 25 pst av vegstrekninga har nedsett fartsgrense. Medan gjennomsnittleg vegbreidde er 7,8 meter, har 4 km vegbreidde som er mindre enn 7,0 meter. Bortsett frå Noresund og Hamremoen er det liten busetnad langs strekninga. I perioden 2000-2009 var det i alt 71 ulykker med personskade på strekninga, og totalt vart 124 personar drepne eller skadde i desse ulykkene. Av

desse var det 5 som vart drepne og 16 som vart hardt skadde.

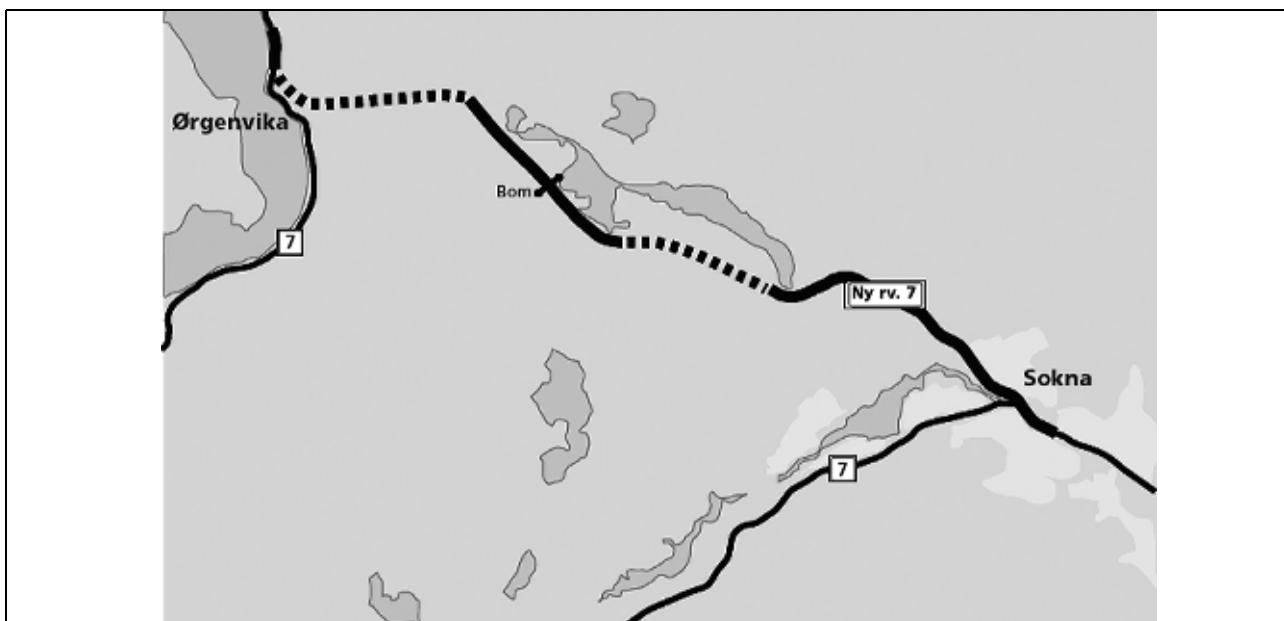
Den nye traseen med lengde på om lag 17 km tek av frå dagens rv 7 like nord for sentrum i Sokna i Ringerike kommune, og går stort sett parallelt med Bergensbana fram til Ørgenvika ved Krøderen i Krødsherad kommune, sjå kartutsnitt i figur 2.1.

Bortsett frå i Sokna og Ørgenvika vert det ikkje etablert vegkryss på strekninga. Den nye vegen skal byggjast med 10 m breidde, unntatt ei strekning på 6 km med forbikøyringsfelt som vil gi 15 m breidde. Heile strekninga skal byggjast med 1 m brei midtmarkering. Det inngår også to tunnelar med lengde 2,8 og 3,8 km samt ein miljøtunnel på 170 m like nord for Sokna. Dagens veg gjennom Sokna skal byggjast om til miljøgate, med 6,5 m breidde mellom kantsteinane.

I prosjektet inngår også rundkøyring i Noresund og ombygging av kryss mellom dagens rv 7 og fv 280 på Hamremoen. Rundkøyringa i Noresund vart bygd i 2008 med forskotterte midlar.

2.1.1 Planstatus og kostnadsoverslag

Ny veg mellom Sokna og Ørgenvika har vore på tale i meir enn 70 år, og ein hovudplan for strekninga vart godkjent så tidleg som i 1974. Etter ny planlegging på 1990-talet, vart konsekvensutgreiing og tilleggsutgreiing godkjent av Vegdirektoratet gjennom brev av 20. november 2003. I løpet av 2004 vedtok kommunane Krødsherad og Ringe-



Figur 2.1 Rv 7 Sokna – Ørgenvika.

Kilde: Statens vegvesen

rike kommunedelplanar for prosjektet. Reguleringsplanane vart godkjente gjennom vedtak i Krødsherad kommune 13. desember 2007 og i Ringerike kommune 31. januar 2008.

Statens vegvesen har hausten 2009 rekna styringsramma til 1460 mill. kr, og kostnadsramma er 1490 mill. kr. Prosjektet har vinteren 2010 vore gjennom ei ekstern kvalitetssikring (KS2). Det er semje om å leggja til grunn ei styringsramme på 1480 mill. kr og kostnadsramme på 1580 mill. kr i 2009-prisnivå. Omrekna til 2010-prisnivå blir styringsramma 1520 mill. kr og kostnadsramma 1620 mill. kr. Netto nytte for prosjektet er rekna til 1,8 mrd. kr, med netto nytte over totale kostnader på 1,1. Netto nytte pr budsjettkrone er 2,2.

3 Lokalpolitisk handsaming

Ei utgreiing om delvis bompengefinansiering av rv 7 Sokna – Ørgenvika vart handsama av kommunane Ringerike, Krødsherad, Flå, Nes, Gol, Ål, Hol og Hemsedal samt Buskerud fylkeskommune i siste halvår 2005. Det vart gjeve prinsipielt samtykke til ei bompengoordning for delfinansiering av rv 7 frå Sokna i Ringerike til Ørgenvika i Krødsherad kommune.

Eit førebels forslag til delvis bompengefinansiering vart handsama av dei same instansane i 2008. Eit omarbeida forslag, som tok utgangspunkt i St.meld. nr. 16 (2008-2009) Nasjonal transportplan 2010-2019, Statens vegvesens utkast til handlingsprogram for riksvegnettet 2010-2013 (2019), samt oppdaterte tal om kostnader og trafikk, er i løpet av siste halvår 2009 handsama i kommunar og fylkeskommune. Dei same åtte kommunane gjorde i løpet av august/september 2009 følgjande vedtak:

1. Xxxxxx kommune tilrår utbygging av ny riksveg 7 mellom Sokna i Ringerike kommune og Ørgenvika i Krødsherad kommune i samsvar med vedtatte reguleringsplaner.
2. Utbyggingen tilrår delfinansiert med bompenger i henhold til foreslåtte finansieringsplaner.
3. Det anlegges bomstasjon mellom Rallerud og Haverstingen i Ringerike kommune som beskrevet i reguleringsplanens pkt.2.12.4. Innkrevingen baseres på helautomatisk, ubetjent bomstasjon.
4. Forutsatt en samlet investeringskostnad på 1470 mill. 2009-kr inklusiv innkrevingsutstyr, statlig andel 700 mill. 2009-kr og inntil 15 års innkrevingsperiode, med mulighet for forlenning med inntil 5 år dersom utviklingen i bom-

pengeselskapets økonomi gjør det nødvendig, kan det aksepteres en bompengetakst på 63 kr. pr. passering (2009-kr) for lette kjøretøy og 160 kr. pr. passering (2009-kr) for tunge kjøretøy med totalvekt over 3500 kg. Bompengetakstene forutsettes regulert i takt med prisstigningen.

5. Det forutsettes en rabattordning hvor trafikanter med elektronisk brikke gis 10 pst. flat rabatt, og at det ikke gis rabatter ut over dette.
6. Under forutsetning av Kommunal- og regionaldepartementets godkjenning, garanterer Buskerud fylkeskommune ved simpel kausjon for bompengeselskapets gjeld, med pant i rettighet til å innkreve bompenger. Det samlede garanti-beløpet (som tilsvarer selskapets maksimale gjeld beregnet ut fra pessimistiske forutsetninger) begrenses oppad til 1500 mill. kr.
7. Under forutsetning om Stortingets godkjenning vil den fylkeskommunale garantien først komme til utbetaling dersom gjelden ikke blir mulig å håndtere etter at reaktakstene er øket med inntil 20 pst. ut over prisstigningen, og bompengeperioden er forlenget med inntil 5 år. Garantien gjelder inntil bompengeselskapets gjeld er nedbetalt.

Alle kommunane har også slutta seg til at Buskerud fylkeskommune vert eineieigar av bompengeselskapet.

Fylkestinget i Buskerud handsama saka 21. oktober 2009, og gjorde følgjande vedtak:

1. Buskerud fylkeskommune tilrår utbygging av ny riksveg 7 mellom Sokna i Ringerike kommune og Ørgenvika i Krødsherad kommune i samsvar med vedtatte reguleringsplaner.
2. Utbyggingen tilrår delfinansiert med bompenger i henhold til foreslåtte finansieringsplaner.
3. Det anlegges bomstasjon mellom Rallerud og Haverstingen i Ringerike kommune som beskrevet i reguleringsplanens pkt.2.12.4. Innkrevingen baseres på helautomatisk, ubetjent bomstasjon.
4. Forutsatt en samlet investeringskostnad på 1470 mill. 2009-kr inklusiv innkrevingsutstyr, statlig andel 700 mill. 2009-kr og 15 års innkrevingsperiode, kan det aksepteres en bompengetakst på 63 kr. pr. passering (2009-kr) for lette kjøretøy og 160 kr. pr. passering (2009-kr) for tunge kjøretøy med totalvekt over 3500 kg. Bompengetakstene forutsettes regulert i takt med prisstigningen.
5. Det forutsettes en rabattordning hvor trafikanter med elektronisk brikke gis 10 pst. flat rabatt, og at det ikke gis rabatter ut over dette.

6. Buskerud fylkeskommune stiller garanti (selvskyldnerkausjon) slik at Hallingporten Vegfinans AS kan ta opp lån for inntil 1.500 mill kr til utbyggingen av prosjektet Rv 7 Sokna – Ørgenvika.

Under forutsetning om Stortingets godkjenning vil den fylkeskommunale garantien først komme til utbetaling dersom gjelden ikke blir mulig å håndtere etter at realtakstene er øket med inntil 20 pst. ut over prisstigningen, og bompengeperioden er forlenget med inntil 5 år. Garantien gjelder inntil bompengeselskapets gjeld er nedbetalt.

7. Flå, Nes, Gol, Hemsedal, Ål og Hol kommune trer ut av Hallingporten Vegfinans AS og Buskerud fylkeskommune kjøper aksjene for kr 240.000,- og tar ansvaret for å stille garanti for bompengeselskapets låneopptak. Finansieres ved bruk av investeringsfondet.
8. Berørte kommuner (Ringerike, Krødsherad, Flå, Nes, Gol, Hemsedal, Ål og Hol) tilbys å stille som observatør i Hallingporten Vegfinans AS.
9. Fylkestinget godkjenner følgende endringer i vedtekter for Hallingporten Vegfinans AS
 - Ny § 6:
Selskapet ledes av et styre på 3 medlemmer, som velges for 2 år av gangen.
Krødsherad kommune, Ringerike kommune, Flå kommune, Nes kommune, Gol kommune, Hemsedal kommune, Ål kommune og Hol kommune kan hver for seg eller sammen ha observatør i styret. Disse har tale- og forslagsrett, men ikke stemmerett.
Selskapet tegnes av styrets leder og ett styremedlem i fellesskap.
Styret kan meddele prokura.
10. Buskerud fylkeskommunes eierinteresser i Hallingporten Vegfinans AS ivaretas som tidligere gjennom selskapet Buskerud fylkeskommune Holding AS

For å simulera korleis ulike takstar påverkar avvising av trafikk er det i tillegg til trafikkvurdering med TRIPS vegvalsmodell nytta ein logitmodell. Denne er nytta til vurderingar av korleis ulike takstar påverkar avvising av trafikk. Analysane syner at utan bompengar ville ny veg ha ført til nyskapt trafikk i storleiksorden 300 køyretøy. Denne nyskapte trafikken vert redusert i takt med bompengetaksten, og vil vera heilt borte ved takst på 50 kroner for lette køyretøy.

Ved vald takst (63/160) er det rekna med at prognosetrafikken totalt vert redusert med om lag 360 kjt/døgn, eller om lag 12 pst. Heile bortfallet er rekna å koma på lette køyretøy, og i følgje vurderingane må taksten for tunge køyretøy aukast til over 250 kr for å få trafikkbortfall her. I tillegg er det ved vurdering av takstar lagt til grunn ein trafikksvikt på 5 pst som følgje av bortfall av inntekter frå utanlandske køyretøy og svikt i innkrevjingssystemet.

Med dei valde takstane ville ny veg i 2008 hatt ein årsdøgntrafikk på 2670 kjøretøy. Av desse ville vel 440 ha vore tunge køyretøy. For trafikkvekst framover gjennom bompengeperioden har ein lagt til grunn prognosen for Buskerud som vart utarbeidd i samband med i NTP 2010-2019. Det er i tillegg gjort vurderingar av om veginnkortinga kan gje trafikkoverføring eksempelvis frå E16, og om Hardangerbrua og eventuell bygging av Ringeriksbana vil påverka trafikkutviklinga. Analysen viser små endringar innanfor bompengeperioden, og det er difor ikkje teke omsyn til dette i trafikkprognosen som er brukt i bompengeanalysen.

Trafikkgrunnlaget har vore gjennom ei ekstern kvalitetssikring (KS2).

I rapport frå den eksterne kvalitetssikringa (KS2) seier kvalitetssikrar at finansieringsanalysen viser at det er realistisk å gjennomføra den nødvendige prosjektfinansieringa innan ein betalingsperiode på 15 år med antatt nivå på bompengane. Kvalitetssikrar støttar Statens vegvesen sitt anslag av trafikkomfang og konsekvensane av bompengetakstane for trafikkutviklinga.

4 Trafikkgrunnlag

Statens vegvesen har gjennomført omfattande vurderingar av korleis trafikken mot Hallingdal vil dela seg på eksisterande og ny rv 7. Ny veg kortar inn strekninga med 20 km og gjev ein reisetidsreduksjon rekna til 18 minutt, men trafikantane må betala 63 kroner for lette køyretøy og 160 kroner for tunge (over 3500 kg). Det er lagt opp til tovegs innkrevjing i ein automatisk bomstasjon mellom dei to tunnelane, jf. figur 2.1, med 10 pst rabatt for dei som brukar AutoPASS-brikke.

5 Finansierings- og bompengeplegg

I St.meld. nr. 16 (2008-2009) Nasjonal transportplan 2010-2019 er det lagt til grunn å starta prosjektet i perioden 2010-2013, med fullføring i perioden 2014-2019. Kostnadsoverslaget på 1400 mill. 2009-kroner er fordelt slik:

Statleg finansiering 2010-2013: 100 mill. 2009-kr
Statleg finansiering 2014-2019: 600 mill. 2009-kr

Tabell 5.1 Finansieringsplan for rv 7 Sokna – Ørgenvika. Mill. 2010-kr

	2009	2010	2011	2012	2013	2014-2019	Sum
Statlege midlar				30	60	630	720
Bompengar	10	10	110	480	510	-320	800
Sum	10	10	110	510	570	310	1520

Anna finansiering: 700 mill. 2009-kr

I finansieringsplanen som no ligg føre, legg Samferdselsdepartementet til grunn 720 mill. kr i statlege midlar i tråd med St.meld. nr.16 (2008-2009). Dette inneber at det er lagt til grunn 800 mill. kr i bompengar til prosjektet. Med utgangspunkt i lokalt ynskje om forsering av prosjektet legg departementet opp til at bompengeselskapet får høve til å forskottera hovuddelen av statlege løyvingar i perioden 2014-2019, mot refusjon i perioden 2014-2019. Refusjon skjer utan kompensasjon for renter og prisstigning. Det er lagt opp til at prosjektet kan starta opp hausten 2011, med opning hausten 2014. Finansieringsplanen er vist i tabell 5.1.

Bompengeselskapet har forskottert 9 mill. kr i 2009 til reguleringsplanlegging. Krødsherad kommune har forskottert om lag 9 mill. kr i 2008 til rundkøyring i Noresund. Ein legg til grunn refusjon av desse midlane med bompengar i 2011 til Krødsherad kommune. Det er venta eit forbruk på om lag 10 mill. kr i bompengar i 2010 til førebuande arbeid. Alle desse midlane inngår i prosjektet si styringsramme.

Eventuell kostnadsauke skal dekkast slik at auke opp til kostnadsramma vert finansiert med statlege midlar og bompengar etter same prosentvise fordeling som innafor styringsramma. Auke ut over kostnadsramma er statens ansvar og må følgjeleg finansierast med statlege midlar.

Bompengeopplegg

Finansieringsopplegget byggjer på tovegs innkrevjing gjennom ein automatisk bomstasjon, som vert sett i drift når prosjektet opnar for trafikk. Utstyret vert plassert på portalar og stolpar. Trafikkføresetnadene går fram av kap. 4. Det er ikkje føresettt innkrevjing langs eksisterande rv 7.

Følgjande takstar er lagt til grunn:

- Lette køyretøy (totalvekt t.o.m. 3 500 kg): 63 kr (2009-kr).
- Tunge køyretøy (totalvekt over 3 500 kg): 160 kr (2009-kr).

Abonnentar med AutoPASS-brikke får 10 pst rabatt. Takstane er føresettt justerte i samsvar med prisutviklinga. Dersom økonomien i prosjektet vert svakare enn føresettt, er det lagt til grunn at bompengeselskapet etter avtale med Vegdirektoratet kan auka takstane med inntil 20 pst og forlenga innkrevjingsperioden med inntil 5 år. Følgjande basisføresetnader er elles lagt til grunn for finansieringsanalysen:

- Lånerente: 6,5 pst.
- Årleg prisstigning 2,5 pst.
- Årlege innkrevjingskostnader: 3,0 mill. kr.
- Brikkebruk: 65 pst.
- Trafikkvekst på 2,1 pst i 2010-2013, 1,1 pst i 2014-2019, 1,1 pst i 2020-2029 og 0,8 pst etter 2030.

Med desse basisføresetnadene er gjennomsnittleg inntekt pr. passering rekna til om lag 73 kr og innkrevjingsperioden rekna til om lag 15 år. Bompengane skal dekkare renteutgifter på om lag 770 mill. kr og innkrevjingskostnader på 45 mill. kr, i tillegg til utbyggingskostnader på 800 mill. kr. Brutto bompengeinntekter er følgjeleg venta å utgjera om lag 1615 mill. kr.

Det er i tillegg rekna på eit pessimistisk alternativ med følgjande føresetnader:

- 10 pst kostnadsauke.
- Halvert trafikkvekst.
- 10 pst redusert årsdøgntrafikk ved opninga.
- 8 pst lånerente etter ti år.
- 20 pst takstauke etter to år.

Med desse føresetnadene er innkrevjingsperioden rekna til vel 19 år.

Bomstasjonen er basert på AutoPASS-systemet. Betaling vil skje ved bruk av ei elektronisk brikke eller ved etterskotsvis fakturering basert på videofotografering av registreringsnummer på bilen. For å sikra personvernretten til dei som ynskjer ei sporfri passering, vert det lagt opp til å kunna betala ved ein nærliggjande servicestasjon, t.d. ein bensinstasjon som har avtale med bompengeselskapet.

6 Garanti

Bompengeselskapet Hallingporten Vegfinans AS vart stifta 23. juni 2006. Etter vedtaket i fylkestinget 21. oktober 2009 er Buskerud fylkeskommune eieeigar. Fylkestinget i Buskerud har gjort vedtak om å stilla garanti slik at Hallingporten kan ta opp lån for inntil 1500 mill. kr til utbygginga av prosjektet rv 7 Sokna – Ørgenvika. Den maksimale gjelda til selskapet er rekna til om lag 1500 mill. kr i 2014. Garantien er førehandsgodkjend av Kommunal- og regionaldepartementet. Formell godkjenning kjem når proposisjonen er godkjend i Stortinget.

7 Samferdselsdepartementet si vurdering

Rv 7 saman med rv 52 over Hemsedal er eit viktig ledd i transporttilbodet mellom Austlandet og Vestlandet. Hallingdal og Hemsedal er samstundes eit viktig turist- og hytteområde dit dei fleste tilreisande kjem med bil via rv 7. Prosjektet Sokna – Ørgenvika gjev stor tidsgevinst for trafikantane, med 20 km nedkorta køyrelengde og 18 min nedkorta køyretid. Ein reknar og med at den nye vegstrekninga utan kryss og med midtmarkering og forbikøyringsfelt vil betra ulykkessituasjonen. Dagens rv 7 vert ein tryggare lokalveg etter omlegginga. Sokna sentrum vil få miljøgevinst gjennom tiltaka langs eksisterande veg. Saman med prosjektet Ramsrud – Kjeldbergsvingene, som no er under utbygging, vil ny veg mellom Sokna og Ørgenvika styrka rolla rv 7 har som eit viktig samband mellom Osloregionen og Vestlandet.

Samferdselsdepartementet har merka seg lokale styresmakter si vilje til å forsera prosjektet

gjennom forskottering av statlege midlar. Bompengeselskapet får difor høve til å forskottera dei statlege løyvingane i perioden 2014-2019, noko som gjev ei forsering av prosjektet. Det er føresett at bompengeselskapet stiller til disposisjon 10 mill. kr i 2010 til førebuande arbeid.

Dei 6 kommunane i Hallingdal og Buskerud fylkeskommune har gjennom den lokale behandlinga slutta seg til bompengeopplegget, inkludert takst- og rabattsystem, med innkrevjing gjennom ein automatisk bomstasjon. Med dei økonomiske føresetnadene som er lagt til grunn, vil prosjektet vera nedbetalt etter 15 år. Departementet sluttar seg til det skisserte opplegget for handtering av eventuell kostnadsauke og endra inntening. Det er ein føresetnad at bompengeselskapet inngår bindande avtale om lågare lånerente enn 6,5 pst for ein periode på minst 10 år. Departementet føreset at dokumentasjon på dette ligg føre før anleggsstart.

8 Avtale

Etter at Stortinget har fatta vedtak om finansiering og utbygging av rv 7 på strekninga Sokna – Ørgenvika i Buskerud, vil det verta inngått avtale mellom Vegdirektoratet og bompengeselskapet i tråd med føresetnadene som er lagt til grunn i denne proposisjonen.

Samferdselsdepartementet

tilrår:

At Dykkar Majestet godkjenner og skriv under eit framlagt forslag til proposisjon til Stortinget om finansiering og utbygging av rv 7 på strekninga Sokna – Ørgenvika i Buskerud fylke.

Vi **HARALD**, Noregs Konge:

stadfester:

Stortinget blir bedt om å gjera vedtak om utbygging og finansiering av rv 7 Sokna – Ørgenvika i Buskerud fylke i samsvar med eit vedlagt forslag.

Forslag
til vedtak om utbygging og finansiering
av rv 7 på strekninga Sokna – Ørgenvika i Buskerud fylke

I

1. Stortinget samtykkjer i at bompengeselskapet får løyve til å ta opp lån og krevja inn bompengar for utbygging og finansiering av rv 7 på strekninga Sokna – Ørgenvika etter vilkåra i denne proposisjonen.
2. Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå avtale med bompengeselskapet og fastsetja nærmare reglar for finansieringsordninga.

=====

